Beschlussvorlage - öffentlich -		
Organisation	**Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag**	**lfd. Nr. BPL**
AöR	**Z/VIII/2010/0120**	**2**

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**	**Zuständigkeiten**
Unternehmensbeirat der VRR AöR	06.12.2010	Kenntnisnahme
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	08.12.2010	Kenntnisnahme
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	09.12.2010	Kenntnisnahme
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	10.12.2010	Kenntnisnahme
Verwaltungsrat der VRR AöR	15.12.2010	Kenntnisnahme

Datum: 25.11.2010

Betreff
Sachstandsbericht

Beschlussvorschlag
Kenntnisnahme

Sachstandsbericht

Inhaltsverzeichnis:

1. Bahnhofsmodernisierungsoffensive II (Mof II)
2. Aktuelle Information zur EU VO 1370/2007
3. Entwicklung des ÖPNVG NRW
4. DB Rechtsstreit
5. Baumaßnahmen im DB-Netz, Auswirkungen auf den Fernverkehr im VRR
6. Hybridbusse (3. Stufe)
7. Harmonisierung Kragentarife
8. Einnahme- und Fahrtenentwicklung
9. Pilotprojekt mit Rheinbahn, DB und VRR: „Gegenseitige Information im Störungsfall“
10. Kommunikationsschnittstelle zwischen VRR und DB für Echtzeitinformationen
11. Aufbereitung der Ist-Daten im Nahverkehrsverbund Westfalen-Lippe durch den VRR
12. Fahrgemeinschaftsportal Mitpendler
13. „MuTiger“ als ein weiterer Baustein der Zivilcourage
14. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

1. Bahnhofsmodernisierungsoffensive II (Mof II)

Die Bahnhofsmodernisierungsoffensive II in Nordrhein – Westfalen wurde am 12.12.2008 zwischen der DB Station & Service AG, dem Land Nordrhein- Westfalen und den drei Aufgabenträgern NWL, NVR und VRR AöR mit einer Rahmenvereinbarung besiegelt.

In der Präambel wird festgehalten, dass attraktive Bahnhöfe und Haltestellen wichtige Voraussetzungen für die notwendige Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs sind. Nur kundenfreundliche Bahnhöfe und Haltestellen können ihre Aufgabe als Mobilitäts- und Verknüpfungszentren erfüllen. Mit der verkehrlichen Aufwertung verbunden sind in der Regel spürbare Impulse für die städtebauliche und wirtschaftliche Standortentwicklung.

Gemäß § 13 ÖPNVG NRW sind „Investitionen in Schienenwege und Stationen der Eisenbahnen des Bundes vorrangig aus Mitteln nach dem Bundesschienenwege -Ausbaugesetz“ zu finanzieren. Die Mof II umfasst ein Kostenvolumen von rund 407,3 Mio. € landesweit. Davon entfallen 133,3 Mio. € auf den Bereich der VRR AöR. Für die ergänzende Finanzierung aus Landesmitteln sind Finanzierungsanträge von der DB S&S bei der Bewilligungsbehörde VRR AöR zu stellen. Bei Planungsleistungen, die nicht durch Bundesmittel und Landesmittel abgedeckt sind, wird die DB Station & Service AG Eigenmittel verwenden.

Die Maßnahmenpalette an den Haltepunkten umfasst insbesondere die Anpassung der

Bahnsteige, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Wetterschutz, Bahnsteigausstattung, Barrierefreiheit, Kundeninformation und Kundenservice sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln.

Im Bereich der VRR AöR ist der Ausbau von 46 Verkehrsstationen vorgesehen. Dabei sind sowohl Hauptbahnhöfe in Großstädten wie Wuppertal, Solingen, Mülheim an der Ruhr als auch Verkehrsstationen im ländlichen Bereich wie zum Beispiel Weeze und Rhade. Ein Schwerpunkt stellt die Modernisierung der S-Bahnhöfe im Großraum Düsseldorf dar. Hier wurde die S 6 Langenfeld – Düsseldorf – Ratingen – Essen als erste S-Bahnlinie im Großraum Rhein-Ruhr 1967 in Betrieb genommen. Im Rahmen der Mof 2 werden insgesamt 14 S-Bahnhöfe der S 6 modernisiert. In den Sommerferien 2012 wird die S-Bahnlinie zwischen Düsseldorf-Derendorf und Essen Hbf vollgesperrt, damit gleichzeitig sechs Haltepunkte komplett modernisiert werden können. Dies ist ein einmaliges Vorgehen. Schienenersatzverkehre werden von der VRR AöR koordiniert.

Wichtige Maßnahmen sind weiterhin der Neubau eines Regionalbahnsteiges am Haltepunkt Düsseldorf – Bilk und Modernisierung des S-Bahnstieges um die Verknüpfung zur Stadtbahn in Düsseldorf zu verbessern. Ebenso erhält der S-Bahnhof Düsseldorf – Hamm einen neuen Zugang zum Medienhafen, einem Arbeitsplatzschwerpunkt und Vergnügungszentrum mit bis zu 14.000 Arbeitsplätzen im Endausbau. Hierdurch werden zahlreiche Neukunden für den ÖPNV geworben.
Der Verbesserung der Infrastruktur, auch der Verbesserung der Touristik (Ruhrtalradweg) dienen die Projekte in Bochum-Dahlhausen, Essen-Werden und Essen-Kettwig. Hier werden die Zugangsmöglichkeiten zum Ruhrtalradweg vom SPNV deutlich verbessert. Dem Tourismus dient auch die Modernisierung des Bahnhofes in Weeze, der als Zugang zum Nahverkehr vom Flughafen Niederrhein dient.

Ein vorrangiges Ziel ist auch ein einheitlicher moderner Ausbaustandard an einer Strecke. Im Rahmen der Ausbaustrecke 46/2 Oberhausen – Emmerich – Landesgrenze Niederlande werden weitgehend alle Haltepunkte vom dreigleisigen Ausbau der Strecke tangiert und entsprechend umgebaut. Dies wird ergänzt durch die Mof II – Maßnahmen in Emmerich am Rhein, Wesel und Oberhausen - Sterkrade, welche die Gesamtmaßnahme abrunden.

Eine Fördervoraussetzung für die Gewährung von Zuwendungen nach § 13 ÖPNVG NRW ist die Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen. Hieraus ergibt sich die Forderung nach weitgehender Barrierefreiheit für die zu fördernden Verkehrsstationen. Wenn nicht bereits vorhanden, werden im Regelfall die Bahnsteige auf eine Höhe von 76 cm

aufgehöht. Bei reinen S-Bahnstrecken auf eine Bahnsteighöhe von 96 cm.

Die Zugangssituation zu den Bahnsteigen wird durch Rampen oder durch den Neubau von Aufzügen verbessert. Die Betriebskosten der Aufzugsanlagen werden dabei von DB Station & Service übernommen.

Trotz der angespannten Ingenieurskapazitäten im DB Konzern werden alle 46 Maßnahmen im VRR-Bereich (Stand heute) bis 2013 begonnen werden. Die Bahnsteigverlängerungen in Viersen-Dülken und Nettetal-Breyell wurden bereits fertig gestellt. Im Bau befinden sich der neue Außenbahnsteig in Mönchengladbach – Wickrath sowie die Modernisierung des Bahnhofs Dortmund – Hörde. Aufzugsnachrüstungen befinden sich in den Bahnhöfen Krefeld Hbf, Herne und Wanne-Eickel Hbf im Bau.

Als Bewilligungsbehörde bewilligt die VRR AöR in einem ersten Schritt 46 Anträge auf Gewährung von Zuschüssen zu den Planungskosten der einzelnen Maßnahmen. Die Planungen der einzelnen Stationen werden von der VRR AöR als Aufgabenträger für den SPNV begleitet. Nach Vorlage der Planungen der Leistungsphase IV der HOAI werden dann für Teilprojekte, die nicht auf der Grundlage der LuFV (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB AG) finanziert werden, Finanzierungsanträge bei der VRR AöR als Bewilligungsbehörde eingereicht. Nach der Prüfung des Schlussverwendungsnachweises überprüft die VRR AöR die Zweckbindung der geförderten Maßnahmen.

2. Aktuelle Informationen zur EU VO 1370/2007

<u>Entscheidung der Vergabekammer Münster zur Aufhebung einer Direktvergabe nach der EU VO 1370</u>

Mehrere Kreise (außerhalb NRW) haben in ihrer Eigenschaft als öffentliche Aufgabenträger ihre Beschaffungsabsicht von Verkehrsleistungen im Linienverkehr im Wege einer Direktvergabe nach der Verordnung 1370 im EU-Amtsblatt bekannt gemacht. Die Leistungen sollten an ein kommunales Unternehmen vergeben werden.
Gegen diese bekannt gemachte Absicht im EU Amtsblatt hat ein privates Unternehmen Beschwerde eingelegt und hat zur Überzeugung der Vergabekammer vorgetragen, dass sie sich für 100 der 374 zu vergebenden Linien interessiere.

Im Rahmen der „**Zulässigkeitsprüfung“** des Antrags hält die Vergabekammer Münster Folgendes fest:

Die Vergabekammer betont zunächst den Vorrang der Dienstleistungsaufträge gemäß der

Definitionen in den Richtlinien 2004/17/EG *(Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste)* und 2004/18/EG *(Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge)*. Ausnahmen sind nur die Dienstleistungskonzession und das Inhousegeschäft, sowie die Ausnahmen des § 100 Abs. 2 GWB *(Übersicht über Ausnahmetatbestände)*. Eine Direktvergabe nach der 1370 ist daher nur möglich, wenn das wettbewerbliche Vergaberecht nicht anwendbar ist.
Die Vergabekammer hat geprüft, ob ein Dienstleistungsauftrag im Sinne der Richtlinie 2004/18/EG und dem § 39 GWB *(Anmelde- und Anzeigepflicht)* vorliegt oder eine Dienstleistungskonzession.
Die Vergabekammer führt aus, dass eine Dienstleistungskonzession ein Vertrag ist, der sich von einem Dienstleistungsauftrag nur insoweit unterscheidet, als die Gegenleistung für die Erbringung der Dienstleistung ausschließlich in dem Recht zur Nutzung der Dienstleistung oder in diesem Recht zuzüglich der Zahlung eines Preises besteht.
Wird zusätzlich ein Preis gezahlt, entscheidet sich die Abgrenzung der Dienstleistungskonzession danach, ob das volle Betriebsrisiko, oder zumindest ein wesentlicher Teil davon, auf den Konzessionär übertragen wird.
Hier kommt die Vergabekammer zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der Gesamtgestaltung des beabsichtigten Vertrages die Kreise das nach wie vor weit überwiegende Risiko tragen und nicht etwa das öffentliche Unternehmen.
Die Vergabekammer ist der Auffassung, dass die Tatsache, dass ca. 60% der Gesamtausgaben für die Leistung von Fahrgeldeinnahmen - die schwanken können - abgedeckt werden, nicht bedeutet, dass 60% des Risikos von dem Unternehmen getragen werden. Die Tarifeinnahmen seien für sich alleine betrachtet kein wesentliches Risiko. Im Ergebnis sei damit das Risiko, dass das Unternehmen erhebliche Finanzlücken bei der Ausführung der Leistung haben könnte, nach dem Vertragsentwurf weitgehend ausgeschlossen, insbesondere weil der Vertrag vorsehe, dass das Unternehmen noch weitere Ausgleichszahlungen erhalte (Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten, ÖPNV-Pauschale, etc.).
Im Ergebnis liege damit ein Dienstleistungsauftrag und eben keine Dienstleistungskonzession vor.
Weiter hat die Vergabekammer Ausnahmetatbestände nach § 100 Abs. 2 GWB geprüft und ebenfalls verneint. Es liege insbesondere kein ausschließliches Recht zur Erbringung der Leistung vor.
Der Vertrag, den die Kreise mit dem öffentlichen Unternehmen schließen wollen, wäre auch keine Inhousevergabe. Hier führt die Vergabekammer Münster im Wesentlichen aus, dass dahingestellt bleiben könne, ob die Kreise über das kommunale Unternehmen tatsächlich eine Kontrolle, wie über eine eigene Dienststelle, haben. Durch ihren Verweis darauf, dass

die zur Beurteilung vorliegende Konstruktion eher mit einer AG vergleichbar sei, bringt die Vergabekammer jedoch zum Ausdruck, dass sie bei einer Aktiengesellschaft nicht die für ein Inhousegeschäft notwendige Kontrolle annehme.
Entscheidend für die Vergabekammer ist, dass die beauftragte juristische Person ihre Tätigkeit nicht im Wesentlichen für den öffentlichen Auftraggeber verrichte. Diese Voraussetzung für eine Inhousevergabe liege nicht vor. Dies liege daran, dass das öffentliche Unternehmen die übertragenen Aufgaben nicht selbst durchführen könne, sondern sich am Markt in großem Umfang Subunternehmer suchen müsse, die diese Aufgaben erfüllen. Diese Aufträge würden aus dem Markt genommen. Es liege insoweit eine für ein Inhousegeschäft schädliche Marktberührung vor. Der Wettbewerb sei damit sehr wohl tangiert.

Weiterer Verlauf des Verfahrens
Die Kreise haben gegen den Beschluss der Vergabekammer Beschwerde eingelegt.
Innerhalb der nächsten Monate wird daher eine endgültige Entscheidung des OLG Düsseldorf vorliegen, die die im Raume stehenden Rechtsfragen für den ÖPNV hoffentlich weitgehend und endgültig klären wird.

Bedeutung der Entscheidung für den VRR
Bedeutsam ist die klare Weichenstellung im Hinblick auf Art. 5 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung 1370. Der Anwendungsbereich der 1370 für öffentliche Personenverkehre mit Bussen und Straßenbahnen ist demnach nur eröffnet, wenn das wettbewerbliche Vergaberecht **nicht** anwendbar ist. Dies ist nur dann der Fall, wenn

- eine Dienstleistungskonzession
- ein Ausnahmetatbestand nach § 100 GWB
- ein Inhousegeschäft

vorliegt.

Spätestens mit der Entscheidung des OLG Düsseldorf (Die Kreise haben umgehend Berufung gegen die Entscheidung der Vergabekammer Münster eingelegt) werden auch rechtsverbindliche Aussagen zur den Voraussetzungen für eine Dienstleistungskonzession und ein Inhousegeschäft im ÖPNV vorliegen. Hinsichtlich der Aussagen zum Inhousegeschäft wird abzuwarten sein, was das OLG Düsseldorf bzw. ggf. der EuGH oder der BGH hierzu sagen.

3. Entwicklung des ÖPNVG NRW
Ende Oktober 2010 wurde vom Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und

Verkehr des Landes NRW ein überarbeiteter Gesetzentwurf zur Änderung des ÖPNVG vorgestellt und zusammen mit einem Entwurf der ergänzenden Verwaltungsvorschriften in die Verbändeanhörung gegeben. Dieser Entwurfsfassung vorausgegangen waren intensive Gespräche und Verhandlungen zwischen den kommunalen Spitzenverbänden, den Interessensverbänden der Verkehrsunternehmen und dem Ministerium. Die kommunalen Spitzenverbände hatten sich in der Anhörung zum ersten Entwurf insbesondere gegen die 100%-Weitergabe der neu eingeführten §11a-Pauschale an die Verkehrsunternehmen ausgesprochen, wobei besonders der fehlende Gestaltungsspielraum der Kommunen kritisiert wurde. VRR-seitig wurde u.a. die beabsichtigte Rückwirkung zum 01.01.2011 bei der Neufestsetzung der Pauschalen nach § 11 und § 12 bis spätestens 31.12.2012 in Frage gestellt.

Folgende wesentliche Änderungen haben sich zum ersten Gesetzentwurf ergeben:

§11 (5):
Die Rückwirkung zum 01.01.2011 bleibt bestehen, wobei notwendige Anpassungen nach der Neufestsetzung der Pauschalen mit der erstmaligen Pauschale nach Neufestsetzung verrechnet werden. 10% der Pauschale werden bis dahin unter Vorbehalt ausgezahlt.

§11 a:
Der neu eingeführte §11 a sah bisher eine 100%ige Weiterleitung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr an die Verkehrsunternehmen vor. Der jetzt vorgelegte Gesetzentwurf sieht eine direkte Weiterleitung von mindestens 87,5% der Pauschale an die Verkehrsunternehmen vor. Die Aufgabenträger erhalten 12,5% der Pauschale, die zur Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie Qualitätsverbesserungen des Ausbildungsverkehrs eingesetzt werden müssen. Darüber hinaus können die Aufgabenträger den mit der Auszahlung der Pauschalmittel an die Verkehrsunternehmen entstehenden Verwaltungsaufwand daraus begleichen.
Eine Voraussetzung zur Auszahlung der Ausbildungsverkehrspauschalen an die Verkehrsunternehmen besteht darin, dass zwischen dem sogenannten Jedermanntarif und den Tarifen für den Ausbildungsverkehr eine Rabattierung von mindestens 20% bestehen muss. Dies ist im VRR der Fall. Da es in anderen Räumen hier zu Problemen kommt, sieht der neue Gesetzentwurf nunmehr vor, dass diese Spreizung nicht zum 01.01.2011 sondern bis spätestens 01.08.2012 erfüllt sein muss.

§ 12:
Die Rückwirkung für die Pauschale zum 01.01.2011 ist nicht mehr vorgesehen. Stattdessen wird die Neuverteilung der Mittel (spätestens ab 01.01.2013) ausschließlich künftige Jahre

betreffen. Hiermit ist den vom VRR geäußerten Bedenken begegnet worden, der die drohende erhebliche Planungsunsicherheit im Hinblick auf die Weiterleitung von Mitteln an Dritte moniert hatte.
Daraus folgernd bleibt die Verteilung der Fördermittel bis spätestens 2012 unverändert.

4. DB Rechtsstreit
Am 07.12.2010 findet vor dem Bundesgerichtshof in Karlsruhe eine Anhörung im Vergabenachprüfungsverfahren zum DB Änderungsvertrag statt. Dabei wird die Divergenzvorlage des OLG Düsseldorf verhandelt (Das OLG Düsseldorf hat dem Beschwerdeführer Abellio hinsichtlich der Nichtigkeit des Änderungsvertrages Recht gegeben, will in der Begründung aber von einer Entscheidung eines anderen OLG abweichen). Warum entgegen der ersten Aussage des BGH, nach Aktenlage entscheiden zu wollen, nun doch ein mündlicher Erörterungstermin stattfindet, ist offen. Ein direkter Kontakt mit den zuständigen Richtern des BGH war bisher nicht möglich.

Über einen möglichen Verfahrensausgang könnte an dieser Stelle nur spekuliert werden. Es bleiben aber im Zweifel die gleichen Möglichkeiten offen, wie sie schon im Zusammenhang mit dem Verfahren vor dem OLG Düsseldorf benannt wurden. Näheres bleibt somit dem Erörterungstermin vorbehalten.

Die sich aus dem BGH-Termin ergebenden Erkenntnisse und ggf. getroffenen Entscheidungen werden zeitnah im kommenden Sitzungsblock kommuniziert.

5. Baumaßnahmen im DB-Netz, Auswirkungen auf den Fernverkehr im VRR
Seit mehreren Jahren hat die Deutsche Bahn AG ihre Bauarbeiten zur Modernisierung des gesamtem Streckennetzes erheblich ausgeweitet und gleichzeitig in Korridoren konzentriert, um Auswirkungen für die Kunden auf einen geringen Zeitraum zu begrenzen.

Im Rahmen einer Großbaustelle im Raum Hannover sowohl in Richtung Westen (Löhne (Westf)) als auch in Richtung Osten (Berlin) werden in der Zeit zwischen dem 11. 2011 April und dem 27. August 2011 Gleise erneuert, Weichen ausgetauscht, Oberleitungsarbeiten durchgeführt und auch abschnittsweise Lärmschutzwände errichtet.

Da die Arbeiten sehr umfangreich sind und konzentriert im Sommer 2011 durchgeführt werden sollen, wird sich die Kapazität auf den betroffenen Streckenabschnitten erheblich reduzieren. Dieses hat zur Folge, dass Züge ausfallen bzw. umgeleitet werden. Darüber hinaus wird es bei dem dann noch durchführbaren Fahrplan zu Fahrzeitverschiebungen bzw. –

verlängerungen kommen. Am stärksten betroffen von den Veränderungen ist das Fernverkehrsangebot.
Bezogen auf den VRR-Raum kommt es dabei zu folgenden Auswirkungen:

- Fernverkehr:

  a) Die stündlich verkehrende ICE-Linie 10 von und nach Berlin erhält einen neuen Fahrplan-. Dabei werden die Züge in Richtung Nordrhein-Westfalen früher in Berlin abfahren, die Reisezeit wird sich um bis zu 5 Minuten erhöhen. Aus Nordrhein-Westfalen in Richtung Berlin sollen in Hamm etwa 10 Minuten früher verkehren und in Berlin bis zu 35 Minuten später ankommen.

     Zur Vermeidung einer weiteren Reisezeitverlängerung werden die Züge dieser Linie – ausgenommen ein Zugpaar in Früh- bzw. Spätlage – komplett als doppelte ICE-Einheit über das Ruhrgebiet neu bis nach Köln geführt. Der Halt der Züge in Düsseldorf Flughafen muss in dieser Zeit entfallen.

     Das eigentlich übliche Zusammenführen und Trennen der Einzeleinheiten in Hamm entfällt. Somit können auch die Stationen Hagen und Wuppertal nicht angefahren werden. Reisende von und nach diesen Stationen können den ICE nach Berlin in Hamm, Dortmund oder Düsseldorf mit Regionalexpresszügen erreichen.

  b) Die IC-Linie 55 Leipzig – Köln entfällt im Abschnitt Hannover – Herford. Zwischen Hannover und Leipzig bzw. zwischen Herford und Köln verkehrt diese Linie planmäßig.

- Regionalverkehr

  Im Minutenbereich kommt es zu Veränderungen bei den Fahrzeiten im VRR. Dieses betrifft insbesondere die Linien RE 7 und RE 11 im Raum Dortmund / Hamm (Westf).

6. Hybridbusse (3. Stufe)

Mit der vom Verwaltungsrat am 01.10.2010 genehmigten 3. Stufe der Hybridbusbeschaffung

werden 23 Gelenk- und 11 Solobusse mit Hybridantriebstechnologie für 9 Verkehrs- und drei Privatunternehmen gefördert. Die ersten Förderanträge liegen bereits vor. Zusammen mit der 1. und 2. Stufe der Hybridbusbeschaffung werden somit von der VRR AöR insgesamt 61 Gelenk- und 16 Solobusse mit Hybridantriebstechnologie für 15 Verkehrs- und 3 Privatunternehmen mit einer Fördersumme von rd. 30,8 Mio. Euro gefördert. Hierdurch wird von der VRR AöR aufgrund der reduzierten Abgase, Lärm und Schadstoffemissionen ein großer Beitrag zum Umweltschutz geleistet.

7. Harmonisierung Kragentarife

Im letzten Sitzungsblock hat die VRR AöR über die Erwartung des Landes NRW informiert, bis zum Jahresende 2010 / Jahresbeginn 2011 einen umsetzungsreifen Vorschlag zu einer Reform des NRW-Tarifes erarbeiten zu lassen. Dieser sollte dann im Frühjahr 2011 in einer Strategiesitzung des Landesarbeitskreises (LAK) Nahverkehr konkretisiert werden, um als verbindliche Empfehlung in allen Verbund- / Kooperationsräumen zur Beratung und Beschlussfassung eingebracht zu werden.

Der bislang in diesem Projekt involvierte Gutachter IVV soll weiterhin an der konzeptionellen Vorbereitung mitarbeiten. Mittlerweile ist die begleitende Arbeitsgruppe aus Verbünden und Verkehrsunternehmen institutionalisiert worden. Die Auftaktveranstaltung dieser Arbeitsgruppe fand am 10.11.2010 statt. Diese Arbeitsgruppe soll nach Erarbeitung der Grundlagendaten und Ausarbeitung verschiedener Modelle durch den Gutachter IVV diese bewerten und optimieren.

Ein bereits in der Strategiesitzung des NRW–Tarifes im Juni 2010 vorgestellter Vorschlag wurde zwischenzeitlich auf Anregung des Aachener Verkehrsverbundes modifiziert. Demzufolge können zwar alle Verbundtarife in ihren jeweiligen Geltungsbereichen weiterhin eigenständig fortentwickelt werden, bei Fahrten über die Verbundgrenzen hinaus greifen aber in allen Richtungen landesweit einheitliche Tarifierungsgrundsätze. Davon wären dann auch alle den VRR–Raum betreffenden Kragentarife betroffen. Zur Zeit gilt mit Blickrichtung auf den Kreis Unna, Südkreis Borken und die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein der VRR–Tarif. Aus dem östlichen Teil der Verkehrsgemeinschaft Ruhr–Lippe, dem Münsterland, aus dem Kölner und Aachener Raum gelten bei Fahrten in den VRR die jeweils angrenzenden Verbundtarife.

Dessen ungeachtet werden die mit den benachbarten Verbünden verabredeten kurzfristig umsetzbaren Harmonisierungsschritte planmäßig umgesetzt. Die Einzelmaßnahmen hierzu wurden im letzten Sitzungsblock von den Zweckverbandsgremien beraten und beschlossen. Darüber hinaus ist nun eine einheitliche Sprachregelung in den Internetauftritten der jeweils beteiligten Verbundräume verabredet worden. Der Kunde erhält in beiden Richtungen eine stets gleichlautende, einheitliche und leicht verständliche Information unabhängig, unter wel-

chem Internetauftritt er sich über diese Relation informieren möchte.

8. Einnahme- und Fahrtenentwicklung

Die Einnahmenentwicklung hat im Zeitraum Januar bis September 2010 immer noch ein positives Vorzeichen.Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind die Fahrgeldeinnahmen um **6,249 Mio. € (+ 0,9%)** gestiegen. Aber die Fahrten sind rückläufig (**– 12,199 Mio. = – 1,5%**).

Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum
- nach Ticketgruppen -

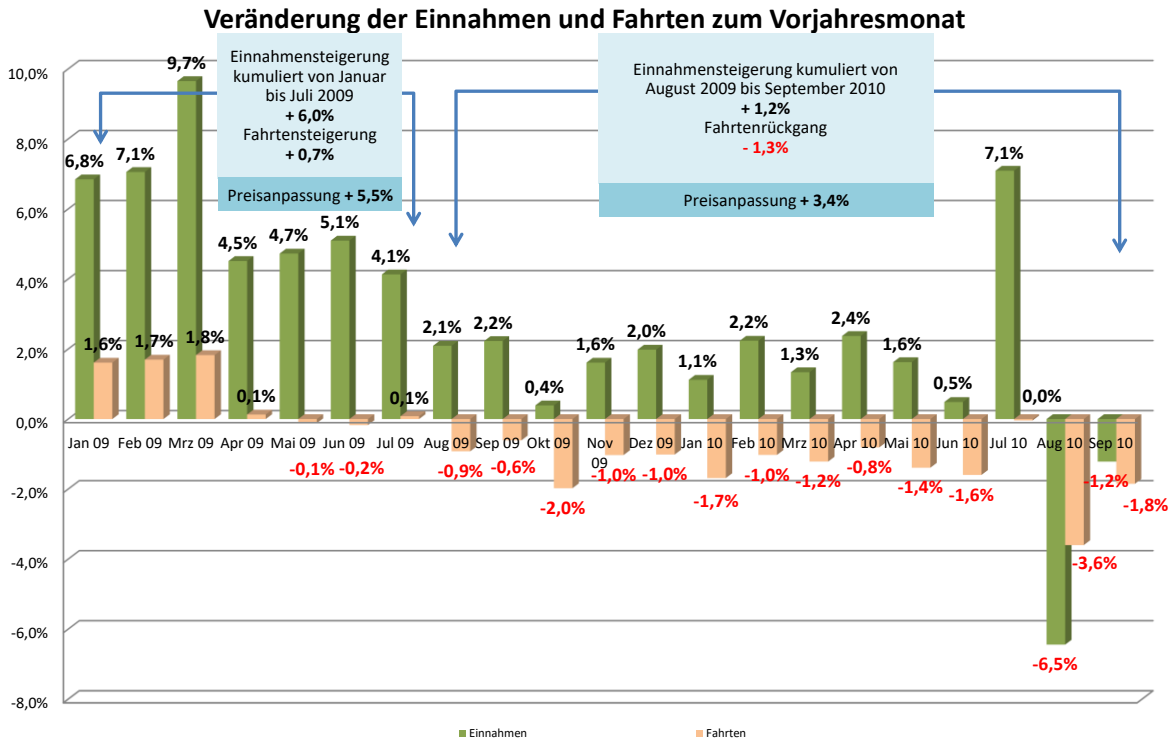
		GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
	Ticketgruppe	Jan-Sep 2009	Jan-Sep 2010		
Summe von Einnahmen	1. Klasse Zuschlag	1.303.956	1.257.446	-46.510	-3,6
	Barsortiment	165.307.635	165.787.525	479.891	0,3
	davon EinzelTicket Erwachsene	82.087.319	82.681.334	594.016	0,7
	davon 4erTicket Erwachsene	57.220.457	56.792.954	-427.503	-0,7
	FirmenTickets	44.581.299	44.364.147	-217.152	-0,5
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	32.884.753	32.488.202	-396.551	-1,2
	Regelzeitkarten	298.052.569	301.807.256	3.754.687	1,3
	davon Ticket2000 Abo	149.697.504	154.103.394	4.405.890	2,9
	davon Ticket1000 Abo	62.236.808	58.791.984	-3.444.825	-5,5
	davon BärenTicket	25.712.497	26.291.338	578.841	2,3
	Schüler/AzubiTickets	165.801.129	166.443.010	641.880	0,4
	davon SchokoTicket Selbstzahler	64.370.095	64.485.441	115.346	0,2
	davon YoungTicketplus	29.238.518	29.220.483	-18.035	-0,1
	StudentenTickets	20.385.639	22.233.336	1.847.697	9,1
	NRW-weite Tickets	12.489.751	12.277.956	-211.795	-1,7
Summe von Fahrten	1. Klasse Zuschlag	0	0		
	Barsortiment	72.086.176	70.398.433	-1.687.744	-2,3
	davon EinzelTicket Erwachsene	34.327.303	33.637.891	-689.412	-2,0
	davon 4erTicket Erwachsene	27.622.868	26.654.040	-968.828	-3,5
	FirmenTickets	35.573.684	34.671.202	-902.482	-2,5
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	23.589.876	22.784.546	-805.330	-3,4
	Regelzeitkarten	325.993.522	321.822.910	-4.170.612	-1,3
	davon Ticket2000 Abo	176.782.442	177.414.706	632.264	0,4
	davon Ticket1000 Abo	70.266.916	64.625.570	-5.641.346	-8,0
	davon BärenTicket	19.147.500	19.093.050	-54.450	-0,3
	Schüler/AzubiTickets	353.937.980	346.921.319	-7.016.661	-2,0
	davon SchokoTicket Selbstzahler	180.894.744	177.247.504	-3.647.240	-2,0
	davon YoungTicketplus	47.515.125	46.393.950	-1.121.175	-2,4
	StudentenTickets	40.574.520	42.557.640	1.983.120	4,9
	NRW-weite Tickets	2.112.235	1.708.051	-404.184	-19,1
Gesamt: Summe von Einnahmen		707.921.978	714.170.677	6.248.698	0,9
Gesamt: Summe von Fahrten		830.278.117	818.079.555	-12.198.563	-1,5

In den ersten 9 Monaten des Jahres 2010 setzt sich die seit der Preisanpassung August 2009 nicht mehr ganz so positive Entwicklung weiter fort. Diese Entwicklung lässt sich u. a. mit dem Sozialticket Dortmund begründen. Inhaltlich werden die ersten drei Quartale des Jahres 2009, die einen hohen Sozialticketanteil enthalten, verglichen mit den ersten drei Quartalen des Jahres 2010, die durch einen erheblich geringeren Absatz verkaufter Sozialtickets charakterisiert ist. Bereinigt man die VRR-Einnahme um die Gesamteinnahmen der DSW21, steigt das Gesamtergebnis VRR um 0,5% auf 1,4 %. Jedoch werden auch bei dieser Betrachtung nicht die Einnahmesteigerungen der vergangenen Jahre erreicht. Der Rückgang der bereinigten Fahrten beträgt 1,0 %.

Weitere Gründe für die Trendumkehr sind:

- rückläufige Schülerzahlen (-1,4%)
- abnehmende Bevölkerung

- steigende Kurzarbeit.



Die o. a. Grafik zeigt deutlich eine Trendwende ab August 2009. Die Einnahmesteigerungen entsprechen in dem Umfang nicht mehr denen der vorherigen Monate. Bei den Fahrten ist sogar durchgängig ein Rückgang zu verzeichnen. Die Einnahmen sind in der Zeit von August 2009 bis September 2010 bei einer Preisanpassung von 3,4 % im gewichteten Mittel lediglich um 1,2 % gestiegen. Die Fahrten im gleichen Zeitraum um 1,3 % zurückgegangen.

Eine deutliche Verbesserung dieser Entwicklung ist im letzten Quartal 2010 nicht zu erwarten. Hintergrund ist die Verschiebung der zum August 2010 geplanten Preisanpassung aufgrund der Diskussion zur verbundweiten Einführung eines Sozialtickets auf Januar 2011. Außerdem sind die Gelegenheitskunden preissensibler geworden. Dies zeigen die Absatzzahlen des Einsteigertickets „EinzelTicket“. Hier sind die Absätze um rd. 690 Tsd. Tickets (-2,0 %) zurückgegangen. Aus diesem Grund wird das EinzelTicket in der PST A bei der nächsten Preisanpassung im Januar 2011 preisstabil bei 2,30 Euro belassen.

9. Pilotprojekt mit Rheinbahn, DB und VRR: „Gegenseitige Information im Störungsfall“

Anlässlich eines Störfalls am 08.02.2010 trat die Stadt Düsseldorf an den VRR heran, um Möglichkeiten zu erörtern, die Kundeninformation im Störungsfall (z.B. schwerer Sturm) wei-

ter zu verbessern - insbesondere im Hinblick auf die Verknüpfung SPNV/ÖPNV.
Die Nachbetrachtung des genannten Störfalls hat gezeigt, dass insbesondere im Übergang ÖPNV/SPNV deutliche Verbesserungen in der Kundeninformation bezüglich Verspätungen / Anschlüssen sowohl in den Fahrzeugen, als auch vor Ort an den Haltestellen erforderlich sind. Um hier für die Situation vor Ort konkrete Verbesserungen zu erzielen, wurde zwischen den Beteiligten DB S&S, Rheinbahn, Stadt Düsseldorf und VRR ein Pilotprojekt ins Leben gerufen.
Das Projekt soll neben kurzfristig umzusetzenden Sofortmaßnahmen, die bereits verabredet sind, auf grundlegende technische Ansätze zum integrativen Störfallmanagement von Rheinbahn, DB AG und VRR abzielen.
Neben der reinen Information in den Fahrzeugen und den Stationen über die tatsächlichen Abfahrtszeiten soll das Projekt einen Schritt weiter gehen und insbesondere den Fahrgästen auch alternative Fahrtmöglichkeiten / Fahrtrouten anbieten.
Abgesehen von technisch anspruchsvollen Lösungen, die neben den beim VRR vorliegenden Ist-Daten auch die bei DB Station und Service sowie Rheinbahn vorhandenen bzw. geplanten technischen Lösungen einbeziehen müssen, sollen auch effektive und kostengünstige Lösungsideen entwickelt werden, die schon kurzfristig zu einer Verbesserung der Situation beitragen können.
Als erster Schritt wurden im Rahmen der Ist-Analyse die derzeit bereits bestehenden Informationswege/-prozesse aufgenommen und mögliche Verbesserungen analysiert. Erste Maßnahmen konnten entwickelt und insbesondere zwischen der Rheinbahn und DB Station und Service konkret verabredet werden.
Folgende Umsetzungsmaßnahmen wurden daraufhin vom Projektteam definiert:

- Kurzfristige Maßnahmen
  - Modul 1: Information an Bahnhöfen über alternative Fahrtmöglichkeiten im Störungsfall
  - Modul 2: Aufstellung von Notfallplänen
- Kurz- bis mittelfristige Maßnahme
  - Modul 3: Information über Anschlüsse in Echtzeit an den Bahnhöfen
- Mittel- bis langfristige Maßnahmen
  - Modul 4: Information über Anschlüsse in Echtzeit im Zug
- Langfristige Maßnahmen
  - Modul 5: Information über Anschlüsse in Echtzeit in den Fahrzeugen der Rheinbahn

Als nächster Schritt sollen Anfang 2011 Pilotstandorte definiert werden, an denen die Maßnahmen zuerst exemplarisch umgesetzt werden sollen.
Mitte 2012 soll dem Rat der Stadt Düsseldorf ein Zwischenbericht mit den bis dahin erzielten Projektergebnissen vorgelegt werden.
Der VRR wird über Sachstandsberichte regelmäßig über den weiteren Verlauf des Projektes informieren, das bei positivem Verlauf durchaus Vorbild für eine Übertragung auf weitere Partner sein kann.

10. Kommunikationsschnittstelle zwischen VRR und DB für Echtzeitinformationen

Im Rahmen von SPNV-Ausschreibungen werden in NRW zunehmend private Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Erbringung der Verkehrsleistungen beauftragt.
Die dazugehörigen Informationen an den Bahnsteigen werden durch DB Stationen & Service zurzeit für diese Linien nicht angezeigt, weil die entsprechenden Fahrplandaten (inkl. Echtzeitdaten) noch nicht in den DB-eigenen Systemen (IRIS = **I**nternes **R**eisenden**I**nformations-**S**ystem) enthalten sind.
VRR, NVR und NWL haben deshalb mit DB Stationen & Service Kontakt aufgenommen und Lösungsmöglichkeiten erarbeitet. Da für den Raum des VRR und NVN alle dazugehörigen Daten im System des VRR vorliegen, wurde verabredet, die erforderlichen Daten nicht direkt von den EVU über die jeweils spezifischen Schnittstellen an DB Stationen & Service zu liefern, sondern direktaus dem System des VRR und damit über nur eine Schnittstelle.
Hierzu hat es erste Abstimmungen gegeben und es soll ein Pilot im Raum des NVN erfolgen. In diesem Piloten werden zunächst die zwischen den Beteiligten bereits abgestimmten Echtzeitinformationen und die Hinweistexte der Nordwestbahn bzw. Keolis/Eurobahn über den Istdatenserver (IDS) beim VRR an das DB IRIS-System übermittelt.
Für die Optimierung der Prozesse zur Übergabe von Reisendeninformationsdaten an DB Stationen & Service werden erste Testdatenlieferungen ab der 45.KW erfolgen. Im Piloten ist ein aktiver Betrieb von ca. drei Monaten vorgesehen. Bei positiver Bewertung des Piloten werden für die Zukunft die Echtzeitinformationen und Hinweistexte aller NE-Bahnen in NRW über den ZKS-IDS beim VRR an das IRIS-System bei DB Stationen & Service in NRW übermittelt.

11. Aufbereitung der Ist-Daten im Nahverkehrsverbund Westfalen-Lippe durch den VRR

Der ÖV-Datenverbund wurde in den letzten Jahren für den Bereich der SOLL-Daten realisiert und im Jahr 2009 vertraglich in einem Grundlagen- und einem Servicevertrag geregelt.
Entsprechend dieser Verträge koordinieren regionale Koordinierungsstellen (RKS) in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen die Datenlieferung für die Fahrgastinformation des ÖPNV

und SPNV und übersenden diese dann an die zentrale Koordinierungsstelle (ZKS) beim VRR weiter. Hier werden die Daten landesweit zusammengefasst, aufbereitet und dann als landesweit integrierter Datenbestand allen Betreibern über definierte Schnittstellen wieder zur Verfügung gestellt.
Im Grundlagenvertrag §1 Absatz 4 sind die Regularien für den Austausch von Soll-Daten zwischen RKS und ZKS sowie die Nutzungsrechte an den Daten dargestellt.
Künftig sollen auch Fahrplanabweichungen (IST- und Prognosedaten) für die Fahrgastinformation bereitgestellt werden.
Es ist vorgesehen, dass jeder Kooperationsraum mittelfristig einen eigenen Istdaten-Server (IDS) vorhält. Die regionalen Ist- und Prognosedaten werden für die lokale Fahrgastinformation verwandt. Daten von landesweiter Relevanz werden über standardisierte Schnittstellen zwischen den Istdaten-Servern ausgetauscht und den anderen Fahrgastinformationssystemen zur Verfügung gestellt.
Zurzeit sind Istdaten-Server beim VRR und beim NVR realisiert.
Der NWL hat sich noch nicht zum Aufbau eines eigenen IDS entschieden und möchte zunächst den IDS des VRR mit nutzen.
Die Integration der Istdaten aus dem Raum des NWL in den Datenserver beim VRR inkl. Betrieb und Datenverwaltung wird durch eine Beauftragung dieser Leistungen durch den NWL beim VRR geregelt werden.

12. Fahrgemeinschaftsportal Mitpendler

Auf Initiative des VRR fand vom 25.-31.10.2010 eine landesweite Aktionswoche rund um das Fahrgemeinschaftsportal Mitpendler statt. Insgesamt beteiligten sich 28 Kreise und kreisfreie Städte in Nordrhein-Westfalen. Aufgrund des weitgehenden Fehlens finanzieller Eigenmittel der beteiligten Städte und Kreise standen kommunikative Maßnahmen im Fokus, welche sich kostenlos bzw. kostengünstig realisieren ließen. Hierzu gehörten Hinweise im Parkleitsystem und Aktionen der örtlichen Straßenverkehrsämter. Zudem wurden lokale Pressemitteilungen herausgegeben und es erfolgten Verlinkungen auf den Startseiten der kommunalen Internetauftritte. Einige Kommunen konnten darüber hinaus auch Radiospots realisieren. Ziel war es den Bürgerinnen und Bürgern die Vorteile von Fahrgemeinschaften näher zu bringen und die Bekanntheit von Mitpendler zu stärken.

Rückblickend lässt sich feststellen, dass die Aktionswoche zu einer positiven Resonanz geführt hat. So gab es landesweit ein umfassendes Interesse der Medien und hieraus resultierend eine umfangreiche Medienberichterstattung.

- Nachfolgend einige statistische Kennzahlen:
- Im Oktober konnten die Anzahl der Seitenbesuche (durch einen Nutzer) sowie die Anzahl

der unterschiedlichen Seitennutzer gegenüber den Vormonaten mehr als verdoppelt werden: Jan-Sep 2010: ø 3.500 Seitenbesuche/Monat, im Okt 2010: 7.335 Seitenbesuche, hiervon allein 4.200 in der Aktionswoche

- Die Zugriffszahlen haben sich in der Aktionswoche im Vergleich zum restlichen Oktober mehr als verfünffacht.
- In der tagesgenauen Auswertung ist ein drastischer Anstieg zu Beginn der Aktionswoche deutlich erkennbar
- Es handelt sich durchgängig um die zweithöchsten Zahlen seit dem Systemstart von Mitpendler im Januar 2009
- 130 neue Nutzer konnten in der Aktionswoche gewonnen werden

Mit dieser Basis gilt es, auf den Erfolgen der Aktionswoche aufzubauen um weiter mit der Thematik Fahrgemeinschaften präsent zu bleiben. Hierdurch kann die Bekanntheit und Nutzung von Mitpendler weiter gesteigert werden. So sind seitens mehrerer Kreise und Städte noch in 2010 weitere Maßnahmen geplant, deren Schwerpunkt ausgewiesene Mitfahrerparkplätze im öffentlichen Raum sein werden.

13. „MuTiger“ als ein weiterer Baustein der Zivilcourage

Als Ergänzung der Landeskampagne „Mehr Zivilcourage – Misch Dich ein“ planen der VRR sowie die Firma Kötter Services das Projekt „MuTiger“ zur Stärkung der Zivilcourage bei den Fahrgästen des ÖPNV und darüber hinaus in weiteren öffentlichen Bereichen.
Die Maßnahme unterscheidet sich von den bisherigen Kampagnen zur Zivilcourage dadurch, dass Interessenten zum Erhalt einer sogenannten „MuTiger-Karte“ eine Grundqualifizierung (Selbstbehauptung, Notwehrparagraph/Jedermannrecht, Erste Hilfe) erhalten und diese nachgewiesen haben müssen, um so auf das richtige Verhalten in kritischen Situationen vorbereitet zu sein.
Eine Versicherung hat sich bereit erklärt, für diese „MuTiger“ im Schadensfall Versicherungsschutz inkl. Rechtschutz zu gewähren.
Das Projekt soll sich nicht nur auf den ÖPNV fokussieren sondern auf eine breite gesellschaftliche Basis gestellt werden. Viele Partner haben bereits ihre Mitarbeit bzw. Unterstützung zugesagt. Hierzu zählen z.B. Polizeisportvereine, der Weiße Ring, das Deutsche Rote Kreuz aber auch Unternehmen aus der Wirtschaft.
Die Form der Zusammenarbeit sowie die Umsetzung der Maßnahme sollen bis zum Frühjahr 2011 erarbeitet werden. Für den Sitzungsblock im Frühjahr 2011 ist eine ausführliche Projektbeschreibung und eine entsprechende Beschlussvorlage vorgesehen.

14. Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Kulturhauptstadtjahr 2010

Nicht nur als Mobilitätsdienstleister für die Metropole Ruhr, sondern auch als Sponsorpartner zweier kultureller Highlights engagierte sich der VRR im Kulturhauptstadtjahr. Mit dem russischen Pantomime-Theater PIANO Fortissimo unterstützte der Verbund ein Projekt, das in besonderem Maße den interkulturellen Charakter von RUHR.2010 wiederspiegelte und den Dialog zwischen Ländern, Kulturen und Generationen förderte. Vom 10. September bis 9. Oktober gastierten die allesamt jungen, gehörlosen Menschen mit Aufführungen und Theaterworkshops an Schulen und öffentlichen Aufführungsorten. Zu einer Darbietung am 26. September in der Studiobühne Essen lud der VRR Vertreter aus Politik und Medien ein und war auch selbst vor Ort vertreten.

Mit den deutschsprachigen Poetry Slam Meisterschaften SLAM2010 förderte der VRR ein weiteres Event der Kulturhauptstadt, das am 13. November 2010 mit einem Finale in der Jahrhunderthalle Bochum endet. Der VRR begleitete das Projekt und unterstützte die begleitende Pressearbeit zur Veranstaltung: Hierunter fiel beispielsweise die Pressekonferenz am 5.10. in der Jahrhunderthalle, die gemeinsam von der Stadt Essen, RUHR.2010, den Poetry Slammern und dem VRR getragen wurde.

Presseveranstaltungen/Pressearbeit

Gemeinsam mit der Vestische Straßenbahnen GmbH realisierte der VRR einen Pressetermin in Herten, wo die dynamische Fahrgastinformation am Busbahnhof erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

- Am 24. November findet eine Pressefahrt zum RE-Konzept statt, während der den teilnehmenden Medienvertretern die Neuerungen im RegionalExpress-Angebot im NRW-Nahverkehr vorgestellt werden.

Veranstaltungen mit Experten/Multiplikatoren

Die VRR AöR führte einige Veranstaltung für und mit Experten der Nahverkehrsbranche und Multiplikatoren durch. Hierbei wird ebenfalls der Dialog mit Nahverkehrsexperten aus dem Ausland unterstützt, um einen internationalen Wissensaustausch zu gewährleisten:

- Am 8. September informierten sich eine Delegation der Osaka-University und Vertreter japanischer SPNV-Unternehmen beim VRR über die Organisation des Nahverkehrs in einem der größten Ballungszentren Europas und die Aufgaben und Leistungen des Verbundes.

- Am 19. November wird eine Delegation des Utrecht Traffic and Transportation Council mit einem ähnlichen Anliegen den VRR besuchen.
- Am 28. Oktober war der VRR beim „Innovation City“-Aktionstag von Gelsenkirchen und Herten vertreten. Als in Gelsenkirchen ansässiges Unternehmen unterstützte der Verbund die gemeinsame Bewerbung der beiden Städte für das Klimaschutz-Projekt und war auf dem Bergwerk Westerholt in Hassel mit einem Infostand vertreten.

Publikationen 2010

Im Oktober erschien der Verbundbericht 2009/2010. Darüber hinaus Im Dezember wird die dritte und letzte Ausgabe des Meinungsbildnermagazins „spectrum“ im Jahr 2010 erscheinen.

Anlage